

# 買い物弱者対策としての 「小さな拠点」の役割

—京都府南丹市美山町鶴ヶ岡地区の事例から—

野 村 実

## 1. はじめに

本稿は、人口減少や高齢化の進行する中山間地域等における、いわゆる「買い物弱者」の課題に焦点を当てて、京都府南丹市美山町鶴ヶ岡地区における取り組みからその解決策の導出を試みる。買い物弱者は、経済産業省による「流通機能や交通網の弱体化とともに、食料品等の日常の買物が困難な状況に置かれている人々」と定義されているほか、農林水産省のポータルサイトでは「高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる方」と定義されている。一方、総務省によれば、わが国の法令において買い物弱者の定義を明確にしたものはないとされているが、これまでに農林水産省や経済産業省、総務省などの複数の省庁が買い物弱者に関する実態調査やこれに基づく研究を行っている。

都市部でも小規模な商店の閉店等によって、市民・住民は不便を強いられる一方で、中山間地域等の地方部においても、生活必需品を入手するためには物理的な距離の問題が生じている。また総務省や内閣府の調査では、買い物に不便である高齢者の割合から買い物弱者の課題を指摘しているが、若年層や現役世代全体においても、自家用車を持たない場合や、公共交通へのアクセスが難しい場合には、高齢者と同様に買物が困難な状況に置かれている。

本稿では、こうした課題の解決に取り組む南丹市美山町鶴ヶ岡地区の事例に焦点を当てて、住民出資による有限会社の設立や振興会による地域生活支援の展開のプロセスを詳述する。具体的には、2019年10月に実施した美山町の鶴ヶ岡振興会へのインタビュー調査から、①高齢者等の買い物弱者に対する生活支援の方策、②中山間地域等における「小さな拠点」の役割という2点を明示する。

特に「小さな拠点」については、内閣府や国土交通省の提唱する中山間地域等における取り組みで、道の駅や診療所などを拠点として、集落生活圏を維持するためのネットワーク化を図るものであるが、具体事例として鶴ヶ岡地区における継続的な実践を参照することで、他地域への示唆の導出を試みる。

## 2. 買い物弱者問題とその対策

### 2.1. 買い物弱者問題の定義とその実態

農林水産政策研究所によれば「食料品アクセス困難人口」は2015年時点で全国約825万人にのぼるとしており、これは全65歳以上人口の24.6%に当たり、加えて後期高齢者が食料品アクセス困難人口の中心となっているという<sup>1</sup>。この定義としては、最寄りの食料品販売店舗（生鮮食料品小売店、百貨店、総合スーパー、食料品スーパー、コンビニエンスストア）まで直線距離で500m以上、自動車利用が困難な65歳以上とされている<sup>2</sup>。

農林水産省が2020年3月に行った全国市町村アンケートの調査結果を参照すると、85%の市町村が「何らかの対策が必要」と回答している一方で、「どのような対策を実施すべきかわからない」という意見も散見される。対策が必要な背景には、高齢運転者の運転免許返納や、公共交通不便地域における総合的な生活支援の必要性などが挙げられるが、対策を実施していない理由には担当部局が決まっていない、実態把握ができていないなどの実務レベルでの課題がある。

一方、経済産業省は「流通機能や交通網の弱体化とともに、食料品等の日常の買物が困難な状況に置かれている人々」を買い物弱者として位置付けており、日本全国で約700万人が買い物弱者にあたると推計している。既に顕在化している農村・山間部のような地域に加えて、「今後都市部などでも顕在化することが予測される」としている<sup>3</sup>。また、総務省による「買物弱者対策に関する

1 農林水産政策研究所「2015年の食料品アクセス困難人口は全国で825万人、うち後期高齢者が65%」[https://www.maff.go.jp/primaff/seika/pickup/2019/19\\_06.html](https://www.maff.go.jp/primaff/seika/pickup/2019/19_06.html)（最終閲覧日 2020年7月25日）

2 農林水産省「食料品アクセス困難人口の推計結果の公表及び推計結果説明会の開催について」<https://www.maff.go.jp/j/press/kanbo/kihyo01/180608.html>（最終閲覧日 2020年7月25日）

3 経済産業省「買物弱者応援マニュアル ver3.0」

実態調査結果報告書」では、買い物弱者という語を用いた法令の例はなく、定義を明確にしたものもないとした上で、どのように定義するかによって推計値が大きく異なってくる実態があることを指摘している。

表1では、各省による買い物弱者の定義を整理しているが、総務省も指摘しているように、日常の買い物の「不便さ」は客観的な指標だけでは測ることが難しい。たとえば運転できる同居家族がいても、日中は仕事で自宅にいない場合、時間帯が限定的ではあるものの、買い物（あるいは交通）弱者ともいえる。

一方で、運転免許を持たない一人暮らしの高齢者であっても、近隣に住んでいる家族が週末に買い物に連れて行ってくれることで日常生活に不便さを感じていない場合は、これをどう捉えるべきかという問題もある。ただし、このような場合においても、同居・近居の家族にも送迎等の負担がかかっているという見方もできるため、いずれにせよ何らかの対策が求められる。

表1 各省による買い物弱者の定義

省庁	定義	推計値（年数）
農林水産省（農林水産政策研究所）	高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便を感じる方（自宅から生鮮食料品販売店舗までの直線距離が500m以上であり、かつ自動車を保有しない人）	約 825 万人 (2015 年)
経済産業省	流通機能や交通網の弱体化とともに、食料品等の日常の買物が困難な状況に置かれている人々	約 700 万人 (2015 年 <sup>4</sup> )
総務省	農水省、経産省の定義を参考にしながら、一人暮らし高齢者の増加や食料品販売事業者の減少などによって、買物に不便を感じるものは増加することを指摘	

出典 筆者作成。

4 平成 22 年度の内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」において、「日常の買い物に不便」と回答した割合と、総務省統計局の平成 22 年 10 月 1 日および平成 26 年 10 月 1 日の人口推計を掛け合わせたもので、ここから約 700 万人という推計値を算出している。

## 2.2. 関連する先行研究の整理

杉田(2008)は、買い物（に行くこと）が困難な背景に、とりわけ生活の足を持たない高齢者における「距離というバリア」の問題を挙げている。一般的なバリアフリーの文脈では段差などの物理的な障壁の解消、あるいは情報提供やウェブアクセシビリティなどが論じられてきたが、杉田(2008)は、身体機能に衰えのみられる高齢者は「作られた距離」を乗り越えていかなければならないことを指摘している。

関(2015)は買い物弱者問題の背景として、①地域需要が縮小し、事業的な採算が合わなくなり、地域的な供給が低下すること、②買い物客自身の高齢化によって、自家用車に乗ることが困難となることの2点を挙げている。また、村上(2014)による買い物弱者の基本的な条件を参照すれば、スーパーや食料品から遠く、自動車を運転しないことが挙げられるが、それ以上に高齢や病気で体が不自由になり、かつ身内が少なく、公的なサービスにも頼らない人であり、日々の買い物が生死を決するともいうべき人が少なからずいるという。つまり、買い物弱者問題の発生要因には、過疎高齢化や公共交通などのインフラ衰退をはじめ、さまざまな要因が複合的に絡んでいるものと考えられる。

高橋ほか(2018)は大都市郊外における買い物弱者問題を実態調査から把握し、ニュータウンにおける住民主体の活動や「物流まちづくり」の可能性など、その対策を提示している。特に商業それ自体は民間によるビジネスであるが、買い物弱者問題が深刻化する場合には、自治体政策の一環として企業連携などを模索する、あるいは必要に応じた住民組織の関与などに言及している（高橋ほか, 2018）。

以上のことから、買い物弱者問題は人口減少や高齢化などによってますます複雑かつ深刻化していくことが予想されるが、これに対して民間企業だけではなく、自治体や住民組織などのアクターが連携・協働を図っていくことによって、地域独自の解決策を模索している必要があるように考えられる。後述のように、政府や地方自治体、地域組織などによって多様な取り組みが行われている昨今ではあるが、どのようなアクターがイニシアチブをとって先行事例の長所や短所を取捨選択できるか、という点も実践的課題として残されているといえる。

### 2.3. 買い物弱者問題への対策

次に、買い物弱者問題に対してどのような対策をとっているのか、政府による整理と各省庁の取り組みから確認し、その論点を提示していく。

経済産業省の「買い物弱者応援マニュアル」では、図1にも示しているように、①家まで商品を届ける、②近くにお店を作る、③家から出かけやすくする、④コミュニティ形成、⑤物流の改善・効率化という5つの取り組みが挙げられている。たとえば、①には宅配と買物代行、配食が含まれるが、株式会社を中心に様々な地域でサービス展開が行われている。

また総務省は、2011年度から2015年度までに実施した買い物弱者対策に関する実態調査から、①配食、②買物代行、③宅配、④移動販売、⑤店舗開設、⑥交通、⑦その他（配達、買い物付き添い、買い物ツアー）という7つに分類している。この調査で協力を得られた183事業者のうち、約4割が株式会社等の企業によるものであり、その他は商工会や社会福祉法人などによるものであった。また、取り組みの収支状況であるが、不明であるとの回答を除いた193の取り組みのうち、54.9%が赤字であるとしており、他の事業の収益等による赤字補填で継続しているものや、行政からの補助が終了したために、自前での運営費や設備更新費が確保できなかったものもあるという。

これらの取り組みの中には、人手や経営面の問題から各店舗の負担が大きいため終了したケースや、手数料を徴収していなかったために収入がなかったケース、非同居の家族や顔見知りの近所の人によるサポートによって（表面的には買い物に困っているように見えても）実際は困っていないというケースも見られる。

ただし、これらの結果をふまえると、政府や地方自治体が補助金拠出のみならず、中長期的な計画策定の支援や、適切な助言を行う必要があるものと考えられる。加えて、たとえ家族や近隣住民による支援があったとしても、こうした支援を行う人々に負担が強いられ続けることは、対策を行う主体や地方自治体などが課題の一つとして認識すべきであろう。

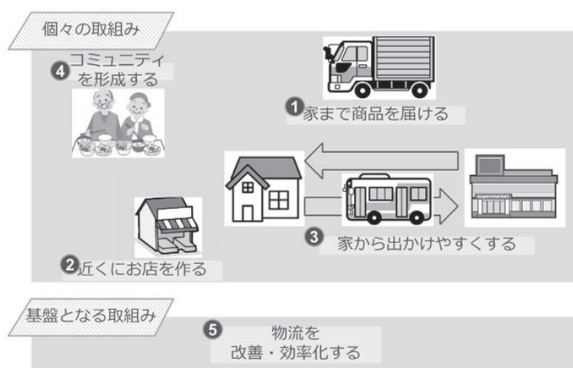


図1 買い物弱者問題に対する取り組みの概要

出典 経済産業省「買い物弱者応援マニュアル ver3.0」p.1

こうしたことから、持続的な取り組みが求められている一方で、組織や事業所の維持費用をどのように捻出していくべきかという実践的な課題も残されている。したがって、先の高橋ほか(2018)が指摘するように、企業連携あるいは住民関与による出資なども持続可能な方策の一つとなるものと考えられる。

一方で、以上の整理からもわかるように、買い物弱者対策として主にどの省庁が取り組むべきかという指針などが無いことは、大きな政策的課題の一つともいえる。とりわけ、省庁ごとでの事例集の作成や論点整理は行われているものの、横断的な議論がやや不足している印象を受ける。具体的に対策に取り組みたい事業者や個人の視点に立てば、どの省庁の提示するグッド・プラクティスを参照すべきなのか、あるいは地方自治体レベルではどの部課に相談すべきかなども、当面の課題として残されているものといえよう。

## 2.4. 「小さな拠点」の役割

国土交通省(2014)では、「商店、診療所など、日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた」ものを「小さな拠点」としており、周辺集落と交通ネットワークで結ぶことによって、持続可能な地域づくりを推進することとしている。具体的には、図2に示しているように、道の駅や診療所などを拠点として、集落生活圏を維持するためのネットワーク化などが図られるものである。

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局・内閣府地方創生推進事務局(2020)によれば、2024年度までに全国で1,800箇所(2019年度:1,181箇所)を形成し、そのうち地域運営組織が形成されている比率を90%(2019年度:86%)とすることを目指している。こうしたことから、単なるハードの拠点づくりだけではなく、日用品の販売から買い物代行や見守りサービスなど、住民生活を支える地域運営組織の形成推進というソフトのインフラづくりも求められていることがわかる。

こうした点について、霜田・水谷(2018)は奈良県川上村の事例分析から、住民組織や行政側からすれば(小さな拠点と地域運営組織は)「必ずしも明示的に区別された取り組みというわけではない」(霜田・水谷, 2018:32)としており、小さな拠点が何のための拠点であるのか、地方自治の観点から規定されなければならないことを指摘する。

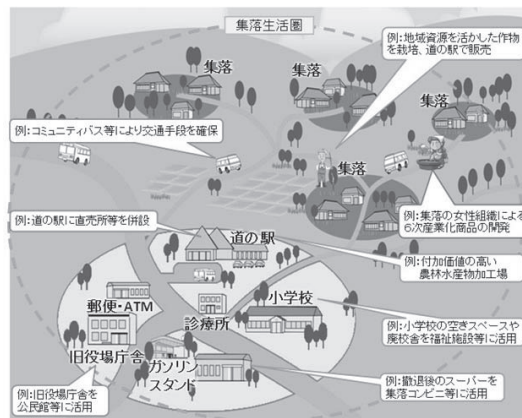


図2 「小さな拠点」のイメージ

出典 内閣府ホームページ<sup>5</sup>より。

また藤澤(2017)は、本稿でも取り上げる南丹市美山町の道の駅<sup>6</sup>を事例の一つとして挙げ、ケーススタディを展開しているが、小さな拠点の成果として、

5 内閣府ホームページ「小さな拠点について」[https://www.cao.go.jp/regional\\_management/about/objective/index.html](https://www.cao.go.jp/regional_management/about/objective/index.html) (最終閲覧日 2020年9月14日)

6 ただし、ここでは美山町内の平屋地区に位置する「道の駅美山ふれあい広場」である一方で、本稿で中心的に取り上げるのは同じ町内ではあるが、鶴ヶ岡地区の事例である。



公的なアクセス手段を担保することで実現する利便性の向上、採算確保が存続の条件である施設を維持することで定住条件を確保していることなどを指摘している。

後述の鶴ヶ岡地区の事例では、全国的にみられる道の駅ではなく「ムラの駅」として、地元振興会や住民出資による有限会社が運営しているが、高齢者無償移送サービスによる利便性の向上や、若者を中心としたイベントなどを開催しており、ハード・ソフトの両面で地元住民にとって重要な役割を果たしている。

以上のような先行研究で指摘された論点をふまえて、次に、美山町鶴ヶ岡地区での取り組みから、買い物弱者の対策と小さな拠点の役割について考察していく。

### 3. 南丹市美山町鶴ヶ岡地区の事例

本章では、買い物弱者対策としての小さな拠点の具体事例として、京都府南丹市美山町鶴ヶ岡地区における振興会や住民の取り組みに着目する。主に、2019年10月に鶴ヶ岡振興会を対象に実施したインタビュー調査<sup>7</sup>から、中山間地域における高齢者の生活支援や、有限会社タナセンを中心に展開しているコミュニティビジネスの具体的な内容について述べていく。

#### 3.1. 美山町鶴ヶ岡地区と振興会の概要

南丹市美山町は、1955年に5つの村が合併してできた町であり、京都府の中央部に位置する町である。2020年8月時点の町人口は3,653人、鶴ヶ岡地区18集落では665人となっている。また美山町では、1995年から2015年にかけて30%の人口減少がみられているほか、高齢化率は45%を超えており、これは南丹市全体よりも10%ほど高くなっている。

人口の推移でみると、合併以後の1955年および1960年には1万人以上の人口がいたものの、その後、2000年には5,231人、2010年には4,370人と減少傾向にある。南丹市全体でみれば、1995年を100%とした場合の2015年の数値で、園部町では103%、その他の地域でも80～90%であるが、美山町では70%と、

---

7 本調査は、美山町鶴ヶ岡振興会の会長である下田敏晴氏を対象に実施したものである。また、調査には大谷大学社会学部コミュニティデザイン学科の1・2年生4名も同行している。



市内で最も人口が減少している地域である。鶴ヶ岡地区は、図3にもあるように美山町の北西部に位置しており、「西の鯖街道」と呼ばれた街道が中央に走る地域でもある。

次に、鶴ヶ岡振興会は、2000年4月に「住民の主体的な参加による地域づくりをめざすこと」を目的に発足された組織である。この振興会は、美山町内の他地区でも同様に、地域の各種団体によって構成され、設立当初は役場職員が常駐し、自立した地域にするための準備体制をとってきた。

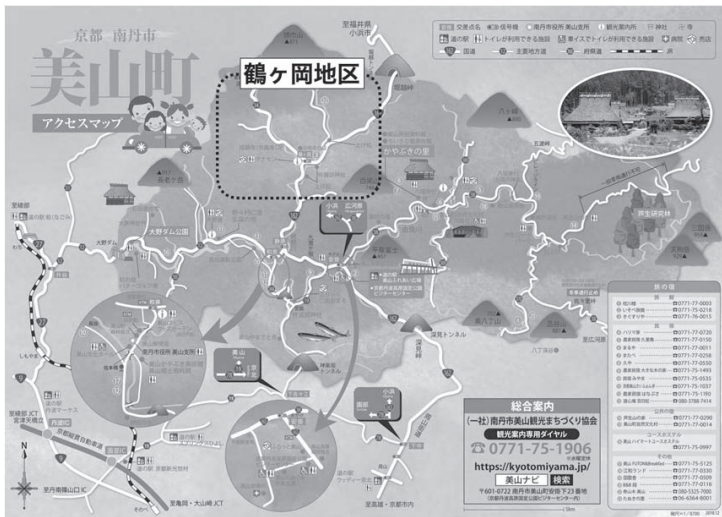


図3 美山町の地図と鶴ヶ岡地区の位置

出典 美山町アクセスマップより筆者加筆。

美山町内全体の振興会の設立経緯を概観すると、2000年の秋頃に行政側から住民に対して、新しい美山町を目指す「人づくり・町づくり・組織づくり」のために変革することを提起し、自治会や村おこし推進委員会などを一度解体したのち、住民と行政による協働の地域づくりを進める「新しい住民自治組織」を立ち上げること<sup>8</sup>となった(小島, 2010)。

8 これは「美山方式」とも呼ばれ、2020年の南丹市議会9月定例会の個人質問においても、コロナ禍における対応として、美山町の地域振興会で行っている行政事務を「サテライトオフィス」のように捉え、南丹市内の他地域にも拡大していく提案が出されている。

### 3.2. 鶴ヶ岡振興会と有限会社タナセン

鶴ヶ岡地区では、1995年にJA（農業協同組合）の支所を新築したものの、1997年にJAの広域合併に伴ってこの支所が廃止されることとなった。JA支所廃止による代替機能として、地域住民106名の出資によって「有限会社タナセン」を1999年に設立した。この際、振興会が300万円を出資し、地域住民は1口5万円で、合計1,000万円が集まったという。

有限会社タナセン（以下、タナセン）は、主に鶴ヶ岡振興会の経済活動部門を担い、①購買部、②農事部（転作作業の請負など）、③福祉部という3つの柱で運営している。購買部は「ムラの駅たなせん」の経営、農事部は転作作業の請負、そして福祉部は高齢者の生活支援を、それぞれ主に担当している。

タナセンの設立過程を詳述している根岸(2002)によれば、住民主体の法人化の方向を探る際に、採算性への不安もあって住民からの異論もあったものの、地域のリーダーらによる70回以上もの集落座談会を重ね、集落で説明を行ってきたという。こうした熱意の根底には「自分たちの集落は自分たちで守るのが基本」という考えがあり、またJAの購買店舗を引き継ぐ際にも、地域コミュニティの場とすることで商業者との合意が図られたという（根岸, 2002）。



写真1 「ムラの駅たなせん」の外観  
(筆写撮影)



写真2 「ムラの駅たなせん」の店内で  
販売される農作業用品（筆写撮影）

人口減少の影響もあり、購買部の売上はここ10年ほどで半減しているが、鶴ヶ岡地区の住民一人当たりの売上額は大きく変わっていないという。大型スーパーやコンビニなどが地区内および近隣地域にもないため、住民にとってはインフラとして重要な役割を果たしているものと考えられる。筆者らが「ムラの駅たなせん」を実際に訪れた際も、野菜などの生鮮品や日用品のほか、写真2のように農作業用品なども取り揃えられている様子を見ることができた。また、

入口の屋根部分にはライブカメラが取り付けられており、住民はタブレット端末などから、自分の出品している野菜が売れたかどうかを確認できるとともに、ない場合は補充に行くという。

また、鶴ヶ岡振興会では2013年に「平成25年度鶴ヶ岡地域振興計画」を策定している。この計画では、にぎわう・やすらぐ・かがやく・うるおう・つながるという5つの地域づくりの目指す将来像が示されており、とりわけ持続可能な地域形成に向けて、営農基盤の強化や鳥獣害の対策、地域外組織との連携など、多様な取り組みが掲げられている。

その後の2015年度の「鶴ヶ岡振興計画推進プラン」では、短期的、中・長期的目標に分類し、たとえば先の②やすらぐ地域づくりにおいては、タナセンとの連携による生活支援体制の充実が短期的目標として、高齢者移送サービスなどの生活支援体制の確立が中・長期的目標として設定されている。そこで次に、具体的な取り組みとして、鶴ヶ岡地区における「ふるさとサポート便」と「高齢者無償移送サービス」の展開に着目し、そのプロセスを整理することで、他地域への示唆の導出を試みる。

### 3.3.「ふるさとサポート便」と「高齢者無償移送サービス」の展開

鶴ヶ岡地区では、2010年頃から自家用車の運転ができない高齢者等に対して、タナセンが「ふるさとサポート便」を運行しており、高齢者の安否確認や御用聞き、配達などを行っている。この「ふるさとサポート便」は、注文に応じて地区の住民に商品を届けるほか、野菜の集荷も行っており、これを「ムラの駅たなせん」にて販売している。つまり、単なる買い物支援にとどまらず、農家から販売所までの商品の配達をも担っており、地域内における人とモノの流れを円滑にしていることがわかる。

また、2013年には国土交通省「小さな拠点づくりモニター調査」の全国10箇所うちの1箇所として採択されている。この補助金を活用して、鶴ヶ岡地区の15歳以上の全住民を対象に大規模なアンケート調査を実施し、その結果、普段の外出の際に他人に手助けしてもらうことがある人が一定数いること、そして高齢者等を対象とした移送サービスに期待する住民が一定数いることがわかった。ただ、地域内には便数は多くないながらもバスが走っており、かつ近隣地域にタクシー事業者が存在するため、新たに競合するような有償運送を開

始することは現実的に困難であった。

こうしたことを背景に、2013年12月から2015年3月まで、試行的に高齢者無償移送サービスを開始し、2015年4月以降は本格実施へと結びついている。なお、運行はタナセンに委託しており、小さな拠点づくりに向けた検討・取組における行政等の支援制度（京都府「命の里」事業）を活用し、無償移送サービス実施を目的として電気自動車を購入している。この際、政府や京都府の補助金を活用し、急速充電器も購入して鶴ヶ岡振興会に充電スタンド<sup>9</sup>を設置している。

高齢者無償移送サービスの主な実施目的としては、自宅から鶴ヶ岡振興会周辺の商店等（＝小さな拠点）に買い物などに自力では行くことができない状況を解決することであり、タナセン以外にも郵便局やサロン活動などにも利用することができる。なお2018年度の実績で、利用者の平均年齢は84.3歳、1日平均の利用者数は0.5人となっている。また、2016年にはゴルフカートを用いた移送サービスや、タブレット活用などの実証実験を行っているなど、新たな技術の活用を試みながら、柔軟かつ積極的な取り組みを展開している。

利用者の中には、無料ゆえに「使いにくい（遠慮がある）」という人もいたというものの、高齢者にとっては、運転免許の返納以後や自分の代わりに運転してくれる家族がいない時間帯などに、生活に必要な移動手段として重要な役割を果たしているものと考えられる。また、地域内からは利用者が少ないことに対する批判などではなく、高齢化がさらに進行する鶴ヶ岡地区のことを考えると、将来的に活用されるインフラとして一層の期待がかかっているといえる。

### 3.4. 振興会の取り組みにおける課題と今後の展望

美山町においては、2016年に町内5地区の小学校の統合が行われたため、同年に鶴ヶ岡小学校は廃校となった。一方で、廃校を地域の交流活動やツアーの拠点として活用するなど、かつてJAの支所廃止後にタナセンを設立したように、直面する課題に対して「住み続けられる町づくり」に主眼を置いた継続的な取り組みが展開されている。同じく2016年には、京都府の地域主導型公共

---

9 無償移送サービスの車両以外にも、地域住民や来訪者も充電することができる。充電が完了するまでには20分ほどかかるが、その間にタナセンで購入してもらうことも（間接的ではあるが）狙いの一つとしてあるという。

事業に採択され、火災予防を祈願する「上げ松」を行う広場の整備や、親水公園の設置などをはじめ、振興会がかねてから掲げていた「鶴ヶ岡中心構想（魅力ある町づくり構想）」の具現化につなげようと試みている。

このような継続的な取り組みの背景の一つには、移住者などの若者による地域活動が挙げられる。京都府の移住の促進のための「空家及び耕作放棄地等活用条例」による「移住促進特別区域」の指定を2016年に受け、移住者の受入体制を整備している。2019年4月時点での年齢別人口をみると、鶴ヶ岡地区18集落のうち、およそ半数で平均年齢が60歳以下となっており、うち3集落は45歳以下となっている<sup>10</sup>。

若者を中心とした取り組みには、2015年度から鶴ヶ岡地区在住あるいは出身の40代までの若者たちが集い、地域に対する想いの共有などを行う「ムラにムラムラ」の活動や、先の「ムラの駅たなせん」にて定期的にオープンしている「ムラガーレ食堂」(朝市プロジェクト)などが挙げられる。とりわけムラガーレ食堂では、介護福祉士や会社員、学生、茅葺職人やパティシエなど、多様な属性の人々が集い、プロジェクトを実施しているという。こうしたことから、鶴ヶ岡振興会においても高齢者の生活支援はもちろんのこと、地域づくりを次世代へと継承する仕組みを構築しようとしていることがうかがえる。

また、インタビュー調査からは、振興会が今後の取り組みの中で、高齢者移送サービスのさらなる充実や、高齢者自身もサービスの担い手として参画することなどを目指していることがわかった。一方で、高校生や大学生、企業と連携した「若者のアイデアを取り入れた地域づくりの推進」も取り組みの課題として認識しており、交流人口や地域での若者の活動機会のさらなる創出が期待される。

#### 4. おわりに

以上のように本稿では、南丹市美山町鶴ヶ岡地区の事例から、買い物弱者対策としての「小さな拠点」の役割について考察してきた。鶴ヶ岡地区での取り組みは、買い物アクセスをはじめとする高齢者の地域生活において直面しうる課題を、「小さな拠点」やその周辺地域でワンストップ的に対応しようとする

10 南丹市「年齢別人口集計表（平成31年4月1日現在）美山地域」<https://www.city.nantan.kyoto.jp/www/gove/132/003/000/47179/00047187005.pdf>

ものであり、鶴ヶ岡振興会と有限会社タナセンなどが中心的な役割を果たしながら、持続可能な地域形成に向けた取り組みを展開してきていることがわかった。

とりわけ、「ふるさとサポート便」や「高齢者無償移送サービス」の運行は、本稿前半部分でも紹介した経済産業省における5つの買い物弱者対策の「①家まで商品を届ける」や、「③家から出かけやすくする」にも該当し、「ムラの駅たなせん」を拠点として「④コミュニティ形成」なども行っていることから、多角的な視点から高齢者等の買い物弱者の生活支援が可能になっているといえる。加えて、これらの運行によって地域内の人・モノの移動が活発になっている点は、他地域への実践的な示唆をもたらすものと考えられる。

また、若者などが新たにイベントやプロジェクトを企画・実施しており、さらに高校生や大学生などの次世代のアイデアを取り入れようとしていることから、鶴ヶ岡振興会の柔軟かつ積極的な姿勢がうかがえる。鶴ヶ岡地区の人口減少や高齢化は、他の中山間地域と同様に今後も避けられないことではあるが、若者は現在の取り組みを継続していくための重要なアクターとして期待される。

本稿では鶴ヶ岡振興会の取り組みを中心に上げてきたが、近年では交通事業者による「貨客混載」や「買い物代行」も進んでいることから、将来的には地域運営組織が民間事業者などの既存の地域資源を活用していく可能性も十分に考えられる。以上をふまえて、研究課題として次の2点を提示したい。

第1に、住民や民間事業者、あるいは行政などのパートナーシップのあり方については本稿では詳述できていないため、各地域の実践動向と各省庁の政策動向を引き続き注視していきたい。

第2に、今回の調査においては鶴ヶ岡振興会のみを対象としていたため、地元住民や振興会のメンバーなどの複数のアクターにインタビューを行い、たとえば振興会の取り組みが地元住民にどのようなインパクトを与えているかなどを明らかにする必要があるが、ここでは部分的にしか述べられていないため、稿を改めて述べたい。

## 謝辞

調査にあたりご協力いただきました、美山町鶴ヶ岡振興会会長の下田敏晴様、および京都府南丹市社会福祉協議会・清水昇臣様に感謝申し上げます。



(いずれも所属・役職は2019年10月時点)

### 参考文献・資料

- 国土交通省(2014)「国土のグランドデザイン 2050 ～対流促進型国土の形成～」
- 小島和幸(2010)「地域課題をバネに立ち向かう、まちづくりの進化」『コミュニティ政策』第8巻, 70-94
- 霜田博史・水谷利亮(2018)『中山間地域における「小さな拠点」づくりと「住民自治ビジネス」に関する序論』下関市立大学論集, 62(2), 25-35
- 杉田聡(2008)『買物難民—もうひとつの高齢者問題』大月書店
- 関満博(2015)『中山間地域の「買物弱者」を支える 移動販売・買い物代行・送迎バス・店舗設置』新評論
- 高橋愛典・浜崎章洋・久保章・田中康仁(2018)「大都市圏郊外における買物弱者問題の一断面—泉北ニュータウン赤坂台住区での実態調査から—」『商経学叢』, 64(3), 109-133
- 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局・内閣府地方創生推進事務局(2020)「小さな拠点・地域運営組織の形成に関する取組」(令和元年度「小さな拠点」づくりプロジェクト別会議 資料)
- 根岸久子(2002)「住民参加型の地域活性化」『協同で再生する地域と暮らし—豊かな仕事と人間復興』第4章, 中川雄一郎監修・農林中金総合研究所編
- 藤澤研二(2017)「[道の駅]を核にした「小さな拠点」の事例研究—その成果と課題—」『江戸川大学紀要』27
- 村上稔(2014)『買物難民を救え—移動スーパーとくし丸の挑戦』緑風出版